

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP PENUMPANG  
PADA ANGKUTAN JALAN MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR  
22 TAHUN 2009**

**FARDAN / D 101 07 046**

**ABSTRAK**

*Seiring dengan semakin pentingnya peranan angkutan terhadap kelancaran arus lalu lintas barang dan penumpang, maka usaha angkutan termasuk angkutan darat menampakkan fenomena yang semakin berkembang. Secara ideal perkembangan usaha angkutan darat tersebut seyogyanya diiringi dengan pengaturan hukum yang memadai. Namun hingga kini tampaknya harapan tersebut masih bersifat ius constituendum. Hubungan hukum antara pengguna jasa angkutan dengan pengusaha angkutan berdasarkan perjanjian, namun kenyataannya seringkali dijumpai pihak yang menjadi penyedia jasa angkutan tidak memenuhi perjanjian sebagaimana mestinya, sehingga dapat dikategorikan sebagai tindakan wanprestasi. Pada pasal 188 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa, "Perusahaan angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan". Dari ketentuan ini muncul kesan bahwa apabila pengusaha angkutan terlambat dalam melaksanakan angkutan dan keterlambatan tersebut mengakibatkan kerugian terhadap penumpang, maka pengusaha angkutan bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang bersangkutan. Akan tetapi pasal 192 ayat (3) undang-undang tersebut menyatakan "tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak penumpang diangkat dan berakhir ditempat yang disepakati. Dengan kata lain ketentuan diatas tidak mencakup tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian penumpang akibat terjadinya keterlambatan angkutan. Terjadinya keterlambatan pelaksanaan angkutan selama beberapa jam kemudian dari waktu yang ditentukan, kadang-kadang tidak sepenuhnya disebabkan oleh kelalaian pihak pengangkut, tetapi biasa pula disebabkan oleh kelalaian dari penumpang tertentu. Misalnya, ketika mobil yang sedianya mengangkut para penumpang akan diberangkatkan pada waktu yang telah ditentukan, ternyata ada penumpang tertentu yang belum siap atau baru bergegas membenahi diri atau barang bawaan mereka. Akibatnya, karena menunggu penumpang tersebut, maka pelaksanaan angkutan itu terpaksa mengalami kelambatan hingga beberapa jam dari waktu pemberangkatan yang ditentukan sebelumnya.*

**Kata Kunci : Tanggung Jawab, Penumpang, Lalu lintas Dan Angkutan Jalan**

**I. PENDAHULUAN**

**A. Latar Belakang**

Angkutan darat khususnya angkutan jalan merupakan salah satu aspek yang mendapatkan pengaturan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu

Lintas dan Angkutan Jalan. Sebagaimana diketahui Undang-Undang ini diundangkan pada tanggal 22 Juni 2009 melalui lembaran Negara Nomor 96 Tahun 2009, yang merupakan pengganti dari Undang-Undang

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebelumnya yakni Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992.

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan dan kesejahteraan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Angkutan merupakan salah satu sarana yang mempunyai peranan amat penting dalam memperlancar roda perekonomian. Kelancaran perekonomian yang bermata rantai dari produksi, distribusi dan berakhir pada konsumsi memerlukan sarana angkutan. Betapa pentingnya angkutan semakin terasa dalam pelaksanaan pembangunan nasional dewasa ini. Sebagaimana diketahui, sangat diharapkan hasil-hasil pembangunan nasional dapat dinikmati secara merata oleh seluruh warga masyarakat yang tersebar dan bertempat tinggal dalam berbagai wilayah dan daerah.

Upaya pemerataan hasil-hasil pembangunan hanya akan dapat terwujud apabila proses distribusi terlaksana dengan lancar. Kelancaran proses distribusi barang dan jasa tentunya sangat dipengaruhi oleh ketersediaan sarana angkutan. Aktifitas hidup dan kehidupan umat manusia pada zaman modern ini, kadang-kadang tidak hanya dilakukan dalam wilayah daerah dimana mereka bertempat tinggal, tetapi seringkali ada yang melakukan ekspansi ke daerah-daerah lain, sehingga untuk kelancaran aktifitasnya membutuhkan jasa angkutan darat, seperti yang dikemukakan oleh Dudley F. Pegrum, bahwa dalam pergaulan hidup zaman moden sekarang ini angkutan mempunyai peranan yang lebih penting dan menentukan<sup>1</sup>. Bahkan

dengan digalakkannya industri pariwisata dewasa ini, maka tidak dapat disangsikan lagi pada masa-masa yang akan datang peranan angkutan semakin penting terhadap kelancaran arus lalu lintas penumpang.

Seiring dengan semakin pentingnya peranan angkutan terhadap kelancaran arus lalu lintas barang dan penumpang, maka usaha angkutan termasuk angkutan darat menampakkan fenomena yang makin hari cenderung semakin berkembang. Sesuai dengan pengamatan penulis, khususnya Kota Palu tampak suatu fenomena bahwa usaha angkutan darat cenderung berkembang pesat dewasa ini bila dibandingkan dengan kondisi usaha angkutan beberapa tahun silam.

Idealnya, perkembangan usaha angkutan darat tersebut seyogyanya dibarengi dengan pengaturan hukum yang memadai terhadap segala aspek yang berkaitan dengan pelaksanaan angkutan terutama yang berkenaan dengan tanggung jawab pengusaha angkutan. Namun hingga kini tampaknya harapan tersebut masih bersifat *ius constituendum* dan belum terimplementasi sebagai *ius constitutum*.

## **B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian penumpang dalam hal terjadi keterlambatan atau pembatalan angkutan?
2. Bagaimana tanggung jawab pengangkut dalam hal terjadi kecelakaan angkutan yang mengakibatkan kerugian bagi penumpang atau bahkan penumpang meninggal dunia?

## **II. PEMBAHASAN**

Kata angkutan berasal dari kata dasar angkut yang artinya mengangkat dan membawa. Secara terminologi angkutan diartikan sebagai “usaha membawa, mengantar, atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain.”<sup>2</sup> Berdasarkan ruang tempat berlangsungnya angkutan, maka biasanya jenis angkutan itu dibedakan atas tiga golongan, yaitu angkutan

---

<sup>1</sup>Soerjotjaroko, *Ruang Lingkup Hukum Angkutan Darat dan Laut*, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 1998, Hlm 23

---

<sup>2</sup>Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta. 1990, Hlm 14

darat, laut dan udara.<sup>3</sup> Apabila golongan angkutan pertama dihubungkan dengan rumusan pengertian di atas, maka dapat ditegaskan bahwa yang dimaksud angkutan darat ialah suatu usaha pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain yang berlangsung di darat dengan menggunakan alat angkut tertentu.

Angkutan darat mempunyai ruang lingkup yang cukup luas, yakni meliputi angkutan yang dilakukan melalui jalan raya, sungai dan danau serta rel kereta api. Namun demikian, yang hendak dibahas dalam penulisan ini hanya terbatas pada angkutan jalan. Dalam pasal 1 angka (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dinyatakan bahwa yang dimaksud angkutan ialah pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Kendaraan yang dimaksud ialah kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Adapaun yang dimaksud kendaraan adalah sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.

Menurut ketentuan pasal 1 angka (8) Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 bahwa kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Rumusan pengertian ini jauh lebih singkat jika dibandingkan dengan rumusan pengertian kendaraan bermotor yang ditetapkan dalam pasal 1 ayat (1) sub b Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965, yang menyatakan bahwa kendaraan bermotor ialah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan itu dan biasanya dipergunakan untuk angkutan orang atau barang di jalan selain daripada kendaraan yang berjalan di atas rel.

Apabila suatu kendaraan bermotor dilihat dari segi tujuan penggunaannya, maka di samping dikenal kendaraan pribadi juga dikenal kendaraan bermotor umum. Dalam pasal 1 angka (10) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dijelaskan bahwa yang dimaksud

kendaraan bermotor umum ialah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Salah satu jenis kendaraan bermotor adalah mobil. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tidak terdapat ketentuan yang memberi batasan apa yang dimaksud mobil.

Namun dalam pasal 47 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan ditemukan adanya beberapa pengertian yang berkenaan dengan mobil, yakni mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang. Dalam penjelasan ketentuan Undang-Undang ini dinyatakan bahwa yang dimaksud dengan mobil penumpang adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal delapan orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3500 kg. Sedangkan yang dimaksud dengan mobil bus adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari delapan orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3500 kg. Selanjutnya yang dimaksud mobil barang adalah kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang.

Beberapa ahli hukum sependapat bahwa dimana ada masyarakat maka di situ pasti ada hukum yang dalam bahasa asing disebut "*ubi societas ibi jus*". Keberadaan hukum dalam masyarakat berfungsi untuk mengatur hubungan-hubungan yang terjadi di antara anggota masyarakat yang bersangkutan.

Hukum adalah kekuasaan yang mengatur dan memaksa. Dengan tiada berkesudahan hukum mengatur hubungan-hubungan yang ditimbulkan oleh pergaulan masyarakat manusia (hubungan yang timbul dari perkawinan, keturunan, kerabat darah, ketetanggaan, tempat kediaman, kebangsaan perdagangan dan pemberian pelbagai dan perkara-perkara lainnya). Dalam hal-hal tersebut dilakukannya dengan menentukan batas-batas kekuasaan dan kewajiban-kewajiban tiap-tiap orang terhadap mereka dengan siapa ia berhubungan. Hubungan yang

---

<sup>3</sup>Pohan, *Hukum Angkutan Darat Nasional Suatu Prospek*, Makalah. 1978, Hlm 42

diatur oleh hukum sedemikian itu dinamakan hubungan hukum.<sup>4</sup>

Hal yang sama juga dikemukakan oleh Utrecht bahwa dalam masyarakat terdapatlah hubungan orang yang satu dengan yang lainnya, antara orang dengan golongannya, antara orang dalam keluarganya, antara orang dengan kelompok seagama. Perkawinan, tempat kediaman, keanggotaan organisasi, bermacam-macam perjanjian yang diadakan dalam bidang perniagaan dan seterusnya merupakan hubungan kemasyarakatan yang diatur oleh apa yang disebut hukum.<sup>5</sup>

Dari pendapat kedua ahli di atas, dapat diperoleh gambaran bahwa yang dimaksud hubungan hukum adalah setiap hubungan yang terjadi di antara dua atau lebih subyek hukum tertentu yang diatur oleh hukum. Hukum yang dimaksud di sini meliputi hukum yang tidak tertulis dan hukum tertulis baik yang bersumber dari undang-undang, perjanjian dan kebiasaan-kebiasaan dalam masyarakat.

Menurut Subektibahwa suatu perhubungan hukum antara dua orang atau dua pihak berdasarkan mana pihak yang satu berhak menuntut sesuatu hal dari pihak yang lain, yang berkewajiban memenuhi kewajiban itu.<sup>6</sup> Apabila dilihat dari segi sumbernya, suatu perikatan dapat bersumber dari undang-undang dan dapat pula bersumber dari perjanjian. Undang-undang yang dimaksudkan di sini bukan hanya undang-undang dalam arti formil, yakni yang dibuat oleh Presiden dengan persetujuan DPR, tetapi meliputi undang-undang dalam arti materiil yaitu setiap keputusan penguasa/pemerintah yang mengikat langsung setiap penduduk pada suatu daerah atau kelompok masyarakat tertentu. Sedangkan yang dimaksud perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada orang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal. Sesuatu hal yang dimaksudkan dalam pengertian ini adalah prestasi yang

dapat berupa memberikan sesuatu, berbuat sesuatu atau tidak berbuat sesuatu.

Sebelum dilakukan pengkajian terhadap tanggung jawab pengangkut dalam suatu angkutan tertentu. Terlebih dahulu perlu diketahui tentang prinsip-prinsip tanggung jawab yang biasanya berlaku dibidang hukum angkutan. Pentingnya hal ini diketahui, karena ruang lingkup tanggung jawab pengangkut pada suatu angkutan tertentu biasanya dipengaruhi oleh prinsip tanggung jawab yang mendasari aturan hukum yang mengatur pelaksanaan angkutan tersebut.

Dalam bidang hukum angkutan setidaknya dikenal ada empat prinsip tanggung jawab yaitu :

1. Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability principle*)
2. Prinsip tanggung jawab yang didasarkan pada adanya unsur ipllkesalahan (*based on fault liability principle*)
3. Prinsip tanggung jawab didasarkan atas penduga (*presumption of liability principle*)
4. Prinsip tanggung jawab terbatas (*limitation of liability principle*)

Secara historis pada masyarakat primitive berlaku suatu rumus (formula), *aman acts at his peril*, yang berarti bahwa perbuatan apapun yang dilakukan seseorang bila merugikan orang lain akan menyebabkan ia dipersalahkan telah melanggar hukum. Sejalan dengan formula ini, maka kemudian dikenal prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability principle*).<sup>7</sup>

Prinsip '*absolut liability*' mengandung makna bahwa barang siapa melakukan perbuatan yang mengakibatkan timbulnya kerugian bagi orang lain, ia harus mempertanggung jawabkan kerugian tersebut tanpa mempersoalkan ada tidaknya kesalahan pada si pelaku. Dengan demikian, bila prinsip ini diterapkan terhadap tanggung jawab pengangkut dalam pelaksanaan angkutan penumpang, maka berarti pengangkut mutlak bertanggung jawab terhadap kerugian penumpang yang timbul dalam pelaksanaan angkutan tersebut, tanpa mempertimbangkan

---

<sup>4</sup>Apeeldorn, *Pengantar Ilmu Hukum*, Prad Paramita, Jakarta, 1975, Hlm 21

<sup>5</sup>Utrecht, *Pengantar Dalam Hukum Indonesia*, PT Ichtiar Baru, Jakarta, 1983, Hlm 45

<sup>6</sup>Subekti, *Aneka Perjanjian*, Alumni Bandung, 1981, Hlm 21

---

<sup>7</sup>Wiradipraja, *Tanggung Jawab Pengangkutan dalam Hukum Angkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, 1989, Hlm 20

ada tidaknya kesalahan pengangkut. Berdasarkan prinsip ini, maka dapat dikatakan bahwa tidak ada kemungkinan bagi pengangkut untuk membebaskan diri dari tanggung jawab tersebut.

Salah satu kelemahan prinsip '*absolute liability*' dimana prinsip ini membenarkan penghukuman terhadap orang yang tidak bersalah. Dikatakan demikian, karena sekalipun seseorang tidak mempunyai kesalahan sehubungan dengan perbuatan yang dilakukannya, namun bila perbuatan itu menimbulkan kerugian bagi orang lain, ia akan tetap dihukum mempertanggung jawabkan kerugian tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat diberikan suatu contoh yakni sebuah bus mengalami kecelakaan (jatuh ke jurang) yang mengakibatkan sejumlah penumpang luka-luka atau meninggal dunia, dimana kecelakaan itu disebabkan oleh suatu bencana alam. Sekalipun pihak pengangkut tidak dapat dipersalahkan terhadap terjadinya kecelakaan itu, namun bila prinsip *absolute liability* yang diterapkan, maka pengangkut tetap harus dihukum untuk mempertanggung jawabkan kerugian para penumpang yang bersangkutan.

Dalam pengangkutan orang melalui angkutan umum, untuk terjadinya perjanjian pengangkutan adalah cukup dengan persetujuan antara pengangkut dengan penumpang. Untuk pengangkutan orang, sejak penumpang membeli tiket atau karcis, maka dianggap secara diam-diam penumpang tersebut telah menerima penawaran dari pihak pengangkut. Dengan adanya penerimaan penawaran itu maka telah terjadi persetujuan kehendak (konsensus), dan pada saat itulah telah lahir perjanjian pengangkutan yang bersifat konsensual. Adanya konsensus diantara kedua belah pihak dianggap telah dapat melahirkan perjanjian pengangkutan. Hal ini dimungkinkan karena dengan adanya syarat-syarat umum adanya (sahnya) perjanjian tidak disyaratkan harus tertulis tetapi cukup dengan lisan yang berbentuk proses persetujuan kehendak yang dapat dianggap perjanjian.

Untuk sahnya suatu perjanjian menurut Pasal 1320 KUH Perdata diperlukan empat syarat:

- 1) Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
- 2) Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
- 3) Suatu hal tertentu;
- 4) Suatu sebab yang halal.

Selain Pasal 1320 KUH Perdata yang harus dipenuhi, pasal lain yang melindungi pasal tersebut juga harus dipenuhi yaitu:

- a) Pasal 1321 KUH Perdata yang mensyaratkan tidak boleh ada kekhilafan;
- b) Pasal 1323 KUH Perdata yang mensyaratkan tidak boleh ada paksaan;
- c) Pasal 1328 KUH Perdata yang mensyaratkan tidak boleh ada penipuan.

Persetujuan antara pihak-pihak yang berkepentingan itu melahirkan hubungan kewajiban dan hak yang harus direalisasikan melalui proses penyelenggaraan pengangkutan. Kewajiban dan hak ini dapat diberi bentuk tertulis atau dengan persetujuan lisan saja. Tetapi sebagai bukti bahwa pihak-pihak telah memenuhi kewajiban dan memperoleh hak biasanya diterbitkan dokumen pengangkutan.<sup>8</sup>

Proses penyelenggaraan pengangkutan meliputi empat tahap, yaitu:

1. Tahap persiapan pengangkutan, meliputi penyediaan alat pengangkutan dan penyerahan barang atau orang untuk diangkut;
2. Tahap penyelenggaraan pengangkutan, meliputi kegiatan pemindahan barang atau orang dengan alat pengangkutan dari tempat pemberangkatan sampai di tempat tujuan yang disepakati;
3. Tahap penyerahan barang atau orang kepada penerima, turunnya penumpang dan pembayaran biaya pengangkutan dalam hal tidak terjadi peristiwa selama pengangkutan;
4. Tahap pemberesan atau penyelesaian persoalan yang timbul atau terjadi selama pengangkutan atau sebagai akibat pengangkutan.

---

<sup>8</sup>Sutiono Usman Aji, et.al, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Ctk Pertama, Rineka Cipta, Jakarta, 1990, Hlm 120



Dengan demikian ada dua kemungkinan berakhirnya perjanjian pengangkutan, *pertama*, dalam hal tidak menimbulkan peristiwa yang menimbulkan kerugian, perjanjian pengangkutan berakhir setelah perbuatan penyerahan barang dan pembayaran biaya angkutan dilakukan atau setelah penumpang tiba di tempat tujuan, *kedua*, dalam hal terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, perjanjian berakhir setelah pemberesan selesai dilakukan. Pemberesan ini dapat dilakukan oleh para pihak sendiri atau dapat melalui pengadilan.<sup>9</sup>

Hubungan hukum atau perikatan antara pengangkut dengan penumpang bersumber dari perjanjian, perjanjian mereka cenderung berbentuk tertulis, dan bahkan dapat dikatakan bersifat kontrak baku (*standart contract*). Oleh karena itu sebelum penumpang mengikatkan diri, seluruh isi perjanjian dimaksud telah disusun secara sepihak oleh pengangkut dan dituangkan ke dalam secarik kertas yang lazim disebut dengan istilah tiket penumpang. Pada saat pihak penumpang mengikatkan diri sebagai pengguna jasa angkutan, maka pihak pengangkut tinggal menyerahkan tiket tersebut kepada penumpang yang bersangkutan, tanpa memungkinkan penumpang untuk merubah klausula yang tercantum dalam tiket itu.

mengingat hubungan hukum atau perikatan antara pengangkut dengan penumpang bersumber dari perjanjian, maka asas-asas hukum yang lazimnya diberlakukan terhadap suatu perjanjian juga berlaku terhadap hubungan hukum atau perikatan mereka. Misalnya, asas *facta sun servanda* yang menjiwai pasal 1338 KUH Perdata. Sebagaimana diketahui, menurut ketentuan pasal 1338 KUH Perdata dan asas *facta sun servanda* bahwa setiap perjanjian yang telah dibuat secara sah adalah mengikat para pihak. Oleh karena itu, tidak dimungkinkan perjanjian tersebut dibatalkan secara sepihak, tetapi harus dilaksanakan dengan itikad baik. Itikad baik yang dimaksudkan mengandung makna yang cukup

luas, sehingga sulit dirumuskan secara limitatif. Namun demikian, bila asas tersebut diterapkan terhadap hubungan hukum atau perikatan antara pengangkut dengan penumpang, maka dapat dikatakan bahwa setidaknya-pengangkut wajib melaksanakan angkutan yang telah dijanjikan tepat pada waktunya dengan penuh kehati-hatian. Demikian pula penumpang harus memnuhi kewajibannya sebagaimana yang telah diperjanjikan.

Tiket penumpang jelas tercatat mengenai hari maupun jam pemberangkatan mobil yang hendak digunakan mengangkut para penumpang, sehingga pengangkut harus melaksanakan angkutan itu tepat pada hari dan jam yang telah ditentukan dalam tiket penumpang tersebut. Ternyata dalam praktek seringkali kita jumpai adanya perusahaan angkutan dalam melaksanakan angkutan penumpang ternyata tidak tepat pada waktu yang dijanjikannya. Biasanya pelaksanaan angkutan tersebut mengalami keterlambatan hingga beberapa jam kemudian, dan bahkan kadang-kadang ada yang tertunda hingga satu hari atau beberapa hari kemudian. Dengan kata lain pelaksanaan angkutan pada hari yang telah ditetapkan dalam tiket penumpang tersebut dibatalkan secara sepihak oleh pengangkut.

Terjadinya keterlambatan pelaksanaan angkutan selama beberapa jam kemudian dari waktu yang ditentukan, kadang-kadang tidak sepenuhnya disebabkan oleh kelalaian pihak pengangkut, tetapi biasa pula disebabkan oleh kelalaian dari penumpang tertentu. Misalnya, ketika mobil yang sedianya mengangkut para penumpang akan diberangkatkan pada waktu yang telah ditentukan, ternyata ada penumpang tertentu yang belum siap atau baru bergegas membenahi diri atau barang bawaan mereka. Akibatnya, karena menunggu penumpang tersebut, maka pelaksanaan angkutan itu terpaksa mengalami kelambatan hingga beberapa jam dari waktu pemberangkatan yang ditentukan sebelumnya. Keterlambatan dan pembatalan angkutan yang dilakukan secara sepihak oleh pengangkut tidak akan menimbulkan permasalahan hukum, sepanjang keterlambatan dan

---

<sup>9</sup>Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Ctk. Pertama, CitraAditya Bakti, Bandung, 1991, hlm. 14-15.

pembatalan angkutan tersebut tidak mengakibatkan timbulnya kerugian terhadap penumpang. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ternyata belum dapat memenuhi harapan tentang perlindungan hukum yang diambakan oleh pengguna jasa angkutan. Dikatakan demikian karena dalam pasal 187 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 memungkinkan pengangkut membatalkan secara sepihak pelaksanaan angkutan yang telah dijanjikannya, sehingga ketentuan ini tidak sinkron dengan ketentuan yang ditetapkan dalam pasal 1338 ayat (2) KUH Perdata. Sebagaimana diketahui, ketentuan pasal 1338 ayat (2) KUH Perdata tidak membenarkan suatu perjanjian yang telah dibuat secara sah dibatalkan secara sepihak. Tidak sinkronnya kedua ketentuan Undang-Undang tersebut, akan menimbulkan pertanyaan tentang ketentuan mana yang harus didahulukan di antara kedua ketentuan yang dimaksud.

Apabila dilihat dari segi ruang lingkup objek pengaturan masing-masing ketentuan Undang-Undang tersebut, maka ketentuan pasal 1338 ayat (2) KUH Perdata dapat dipandang sebagai suatu ketentuan umum, karena ditujukan terhadap perjanjian pada umumnya. Sedang ketentuan pasal 187 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 merupakan ketentuan khusus, sebab hanya ditujukan terhadap perjanjian angkutan darat khususnya ada angkutan jalan

Sekalipun ketentuan pasal 187 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 memungkinkan pengangkut secara sepihak membatalkan pelaksanaan angkutan yang telah dijanjikannya, namun maksud ketentuan ini harus ditafsirkan secara sempit, yakni pembatalan tersebut tidak boleh merugikan pihak penumpang. Dikatakan demikian karena penerapan suatu ketentuan hukum tidak boleh bertentangan dengan asas-asas hukum yang berlaku dalam masyarakat. Salah satu asas hukum yang berlaku dalam masyarakat ialah suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik, dimana penerapan ketentuan di atas tidak boleh bertentangan dengan asas hukum ini. Apabila suatu ketentuan hukum

bertentangan dengan asas-asas hukum, maka ketentuan itu pasti tidak adil.

Bertolak dari asas hukum di atas, maka sekalipun dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tidak diatur secara tegas mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian penumpang yang diakibatkan oleh kelambatan ataupun pembatalan angkutan, bukan berarti sama sekali tidak ada aturan hukum yang dapat digunakan sebagai dasar berpijak bagi penumpang untuk mengajukan tuntutan ganti rugi kepada pengangkut. Bagi penumpang yang mengalami kerugian akibat terjadinya kelambatan atau pembatalan angkutan yang dilakukan secara sepihak oleh pengangkut dapat mengajukan tuntutan ganti rugi kepada pengangkut dengan alasan bahwa pengangkut tidak melaksanakan apa yang telah dijanjikannya dengan itikad baik. Bagi pihak yang tidak melaksanakan dengan itikad baik tentang apa yang telah dijanjikannya disebut wanprestasi.

Menurut Subekti wanprestasi dapat berupa:

- a) Tidak melakukan apa yang disanggupi akan dilakukannya;
- b) Melaksanakan apa yang dijanjikannya, tetapi tidak sebagaimana dijanjikan;
- c) Melakukan apa yang dijanjikannya tetapi terlambat;
- d) Melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukan.

Jadi, bila pengangkut terlambat melaksanakan angkutan yang telah dijanjikannya, dan kelambatan tersebut mengakibatkan timbulnya kerugian terhadap pihak penumpang, maka berarti pengangkut telah melakukan wanprestasi yakni jenis wanprestasi pada poin (c) di atas. Demikian pula bila pengangkut secara sepihak membatalkan pelaksanaan angkutan yang telah dijanjikannya, dan ternyata pembatalan tersebut mengakibatkan timbulnya kerugian terhadap penumpang, maka berarti pengangkut telah melakukan wanprestasi seperti yang terurai pada poin (a) di atas.

Kecelakaan sering diartikan sebagai suatu penderitaan yang menimpa diri seseorang secara mendadak dan datang dari

luar.<sup>10</sup> Penderitaan yang dimaksud yakni penderitaan seseorang akibat terjadinya suatu peristiwa yang bukan disebabkan oleh adanya unsur kesengajaan ataupun kelalaian dari pihak penderita atau korban. Misalnya, seseorang atau beberapa orang penumpang angkutan jalan mengalami luka-luka ataupun meninggal dunia akibat mobil yang ditumpangnya mengalami tabrakan atau jatuh ke jurang.

Sesungguhnya tidak seorangpun pengangkut mengharapkan atau menghendaki pengangkutan yang dilaksanakannya mengalami kecelakaan, karena bila terjadi peristiwa seperti itu pengangkut akan menderita kerugian atau setidaknya akan menanggung kerugian tertentu. Namun demikian, kadang-kadang untung tak dapat diraih, malang tak dapat ditolak, dimana angkutan yang dilaksanakan oleh pengangkut ternyata diperhadapkan pada suatu peristiwa yang naas.

Apabila terjadi kecelakaan angkutan yang mengakibatkan ada seseorang atau beberapa orang penumpang mengalami luka-luka atau cacat tetap bahkan meninggal dunia, maka penumpang yang menjadi korban tersebut akan merasa amat dirugikan dan untuk itu mereka menginginkan adanya suatu perlindungan hukum. Sebelum diundangkannya Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, dalam rangka memberi perlindungan hukum terhadap kerugian penumpang seperti di atas, maka dalam pasal 24 ayat (1) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965, dinyatakan bahwa pengusaha kendaraan umum bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang yang berada dalam kendaraan tersebut, kecuali ia dapat membuktikan bahwa kerugian itu terjadi diluar kesalahan pengawainya.

Dengan dinyatakannya pengusaha kendaraan umum bertanggung jawab terhadap kerugian penumpang, maka dapat dikatakan ketentuan ini bertujuan untuk memberi perlindungan hukum terhadap pihak penumpang yang mengalami kerugian ketika

ia sementara berada dalam kendaraan umum yang ditumpangnya, maka kerugian penumpang tersebut akan mendapatkan penggantian dari pengangkut.

Tampaknya keberadaan tanggung jawab pengangkut yang ditetapkan oleh ketentuan di atas berdasar pada prinsip '*presumption of liability*' di mana pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas kerugian, karena ketentuan tersebut masih memungkinkan atau memberi peluang kepada pengangkut untuk membebaskan diri dari tanggung jawab dimaksud, dengan cara membuktikan bahwa terjadinya kerugian itu diluar kesalahannya atau kesalahan pegawainya. Jika pengangkut berhasil membuktikannya, maka ia akan dibebaskan dari tanggung jawab terhadap kerugian penumpang yang bersangkutan.

### **III. PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Dari hasil pembahasan yang telah diuraikan, penulis dapat menarik kesimpulan bahwa :

1. hubungan yang terjadi antara penumpang dan angkutan yang digunakan yakni lahirnya persetujuan antara pihak-pihak yang berkepentingan yaitu hubungan kewajiban dan hak yang harus direalisasikan melalui proses penyelenggaraan pengangkutan, baik dalam bentuk tertulis atau dengan persetujuan lisan saja. Tetapi sebagai bukti bahwa pihak-pihak telah memenuhi kewajiban dan memperoleh hak biasanya diterbitkan dokumen pengangkutan.
2. Angkutan umum dapat diselenggarakan setelah memenuhi persyaratan yaitu memiliki ijin usaha angkutan, mengasuransikan kendaraan serta penumpangnya, serta layak pakai bagi kendaraan yang dioperasikan.

#### **B. Saran**

Berdasarkan hasil pembahasan, maka penulis dapat memberikan saran bahwa, demi tercapainya perlindungan hukum yang memadai terhadap pihak penumpang yang menderita kerugian dalam pelaksanaan angkutan, maka disarankan agar penganturan tanggung jawab pengangkut yang ditetapkan

---

<sup>10</sup>Purwosutjipto, *Hukum Angkutan*, Djambatan, Jakarta. 1986, Hlm 46



dalam Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 ditinjau kembali seraya disempurnakan kelemahan-kelemahannya. Hendaknya ruang lingkup pengertian kerugian yang dimaksudkan dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 ditinjau kembali, sehingga pengangkut tidak hanya dipandang bertanggung jawab terhadap biaya perawatan ataupun pengobatan yang telah dikeluarkan oleh penumpang, tetapi juga ia bertanggung jawab terhadap hilangnya/gagalnya diperoleh keuntungan atau penghasilan yang diharapkan.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku-Buku

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Ctk. Pertama, CitraAditya Bakti, Bandung, 1991.
- Apeeldorn, *Pengantar Ilmu Hukum*, Prad Paramita, Jakarta, 1975.
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta. 1990.
- Pohan, *Hukum Angkutan Darat Nasional Suatu Prospek*, Makalah. 1978.
- Purwosutjipto, *Hukum Angkutan*, Djambatan, Jakarta. 1986.
- Soerjotjaroko, *Ruang Lingkup Hukum Angkutan Darat dan Laut*, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 1998.
- Subekti, *Aneka Perjanjian*, Alumni Bandung, 1981.
- Sutiono Usman Aji, et.al, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Ctk Pertama, Rineka Cipta, Jakarta, 1990.
- Utrecht, *Pengantar Dalam Hukum Indonesia*, PT Ichtiar Baru, Jakarta.
- Wiradipraja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Angkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta. 1989.

**BIODATA**

**FARDAN**, Lahir di Palu, 24 April 1988, Alamat Rumah Jalan Lengaru  
Nomor 13 Palu Sul-Teng, Nomor Telepon +6285342881455, Alamat  
Email .....

